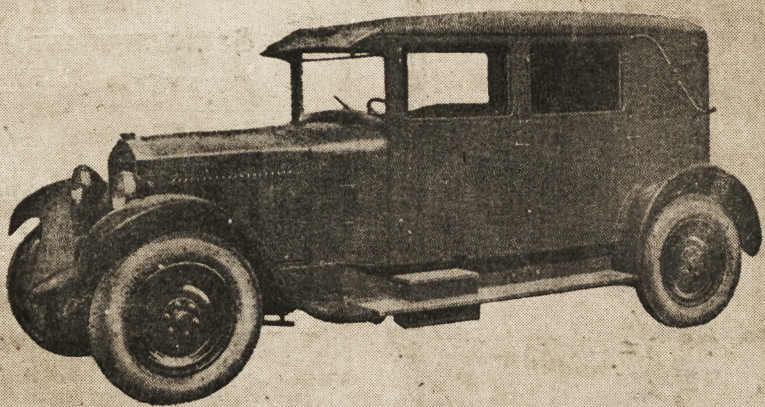
RUCH SAMOCHODOWY

UNIC

JEDYNE NA POLSKĘ SAMOCHODY EKONOMICZNE, NAJWYTRZYMALSZE



DOROŻKA LIMOUSINE'A TYP L 7 F — 11 Hp, 4-o cyl. — 6-o OSOBOWA

„Królowa dorożek samochodowych"

JENERALNA REPREZENTACJA na POLSKĘ **CZESŁAW ŁĄCZNY & S-ka**

Warszawa, Nowy-Świat Nr. 21,

Tel. 307-54, 79-40, 420-20.

Garaże ul. Solec № 103, Tel. 427-37. Adr. tel. **„AUTOUNIC-WARSZAWA".**

POZNAŃ Sub. Przed. Garaż Międzynarodowy Siejkowski i S-ka, Brama Dębińska, Wały Kazimierza Wielkiego, tel. 13-16.

AUTO-TRAKTOR

PRZEDSTAWICIELSTWO

Ford

Hotel Europejski, pl. Piłsudskiego

NADESZŁY:

PODWOZIA

OSOBOWE

SPECJALNE

NA DOROŻKI

DLA PP. SZOFERÓW SPECJALNIE DOGODNE WARUNKI SPŁATY.

!!!WAŻNE NA CZASIE!!!

Liczniki kilometrów i szybkości
Taksometry przerabia, naprawia, konserwuje.
Karburatory naprawia.

J. Unieszowski

Wytwórnia optyczno-mechaniczna w Warszawie, Chłodna 37, 1 piętro.
Telefon 215-24



Zakłady Akumulatorowe

SYSTEMU

„TUDOR"

S-ka Akc.

Warszawa, ul. Złota 35

Tel. 404-94, 17-45 i 121-74

polecają swoje znakomite akumulatory starterowe

Sprzedaż na m. stoł. Warszawa w firmie

„MAGNET"

ul. Hoża 33. Tel. 19-31.

ZAKŁADY
Samochodowo-Powozowe

A. Gołębiowski

CHŁODNA 48. — Tel. 109-95.

WYRABIA KAROSERJE SAMOCHODOWE NOWE Z CAŁKOWITEM WYKOŃCZENIEM, A TAKŻE WSZELKIE REPARACJE I ODNÓWKI TYCHŻE.

Wykonywa zamówienia odnówki i reparacje powozów.

Firma egzystuje od 1911 roku jako 1-sza w Warszawie.

Spawalnia metali

A. WOJNOWSKI

Warszawa ul. Wolska 30.

SPAWANIE MOTORÓW RÓŻNEGO TYPU, GŁOWIC MOTOROWYCH, CYLINDRÓW SAMOCHODOWYCH, KARTERÓW ALUMINJOWYCH, PIECY CENTRALNYCH I WSZELKICH METALI.

Na żądanie wyjeżdżam na montaż motorów.

Przyjmuję remont samochodów różnego typu.

Roboty wykonywam z gwarancją.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr.

NR. 3 i 4 WARSZAWA, DN. 15 LUTEGO 1929 R. ROK III.

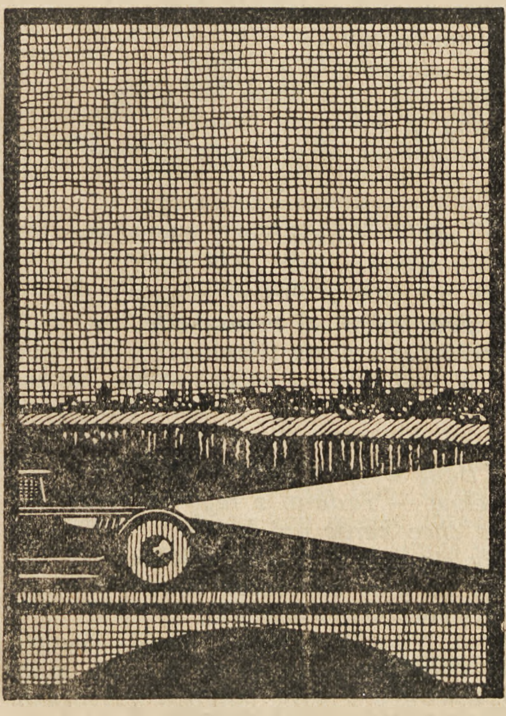
RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

WARSZAWA
Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

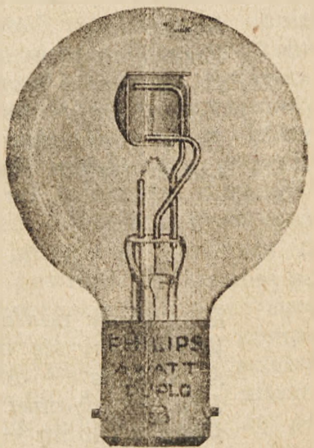
O NIESZCZĘŚCIE NIE TRUDNO!..



Bądź przezornym i zaopatrz latarnie swego samochodu w żarówki

Duplo i Triplo PHILIPSA

NIE OŚLEPIAJĄ PRZECHODNIÓW!
NIE MĘCZĄ OCZU KIEROWCY!
ZAWSZE PEWNE I TRWAŁE!
W każdym samochodowym i elektrotechnicznym sklepie są do nabycia!



Kup za dnia zanim pełna niebezpiecznej ciemności noc nadejdzie!

„JUŻ PO WSZYSTKIEM".

MONOLOG SZCZĘŚLIWEJ NARZECZONEJ

*Poznałam Go w Konstancinie,
Na letnisku, w naszej willi;
Mną zajęty był jedynie,
Korzystając z każdej chwili,
Aby razem być, blisko mnie,
Ale wieść się musiał skromnie!*

* * *

*Bo nas bacznie strzegła mama,
(Z mamy to stara filutka!)
Jak nie mogła strzedz nas sama,
To na czaty pchała Lutka
(Lutek — mój braciszek mały,
Lecz brzdąc sprytny i zuchwały!)*

* * *

*Jak nie Lutek, to znów Helka,
Siostra moja, niby mała,
Ale z niej — plotkara wielka,
Wszystko by wnet wypaplała!
Czasem strzegł nas i sam papa
(Choć pantofel, lecz nie gapa!)*

* * *

*Przemijały chłody, znoje,
Wciąż wśród strażujących osób
By sam na sam, tak we dwoje
Zostać, myśleć — ani sposób!
Jak za kłębkiem sunie nitka,
Tak za nami — „przyzwoitka"!*

* * *

*Koniec lata. Znów Warszawa.
Znowu on przy moim boku...
A jak jest z sam na sam sprawa?
Znowu mają nas na oku!
Znów poprzednia panorama:
Lutek! Helka! Papa! Mama!*

* * *

*Raz, kiedy podług zwyczaju,
Wybraliśmy się do kina,
A po kinie — do tramwaju,
I tu — „dramat" się zaczyna:
Papa z mamą — już w wagonie,
Ja — sam na sam! z Nim na stronie!*

* * *

*Zwiała mama, zwiał nam papa!
Będą w domu dziś wymówki!
Ale On, chłopiec nie gapa,
Prowadzi mię do... taksówki!
Ha! niechaj, co chce, się dzieje...
„Do Łazienek! przez Aleje!"*

* * *

*Migają się domy, drzewa...
A my w taksie — sami! sami!..
Miłość zwykłą piosnką śpiewa,
Ubarwioną śmiechem łzami...
Tak spłynęło chwil niemało...
Bo co stać się miało, stało!*

* * *

*Było dobrze po północy,
Gdyśmy weszli już na schody...
„Straż" wypadła, jakby z procy!
Pędzi stary, pędzi młody!
On, co nie jest marnym chłystkiem;
Rzekł dobitnie: „Już po wszystkiem!"*

* * *

*Pękła w mig zadziwień tama,
Z wymówkami „straży" — klapa!
Omal nie zemdlała mama!
Papuś zaś — z niego nie gapa
Bąknął z boku, ale śmiało:
„Dawniej się to w landach działo!"*

* * *

*— Tak! — odrzekł mój narzeczony,
A już wkrótce mój „pan młody"
Gdy nie było z waszej strony
Ni podglądań, ni przeszkody,
Oświadczyłem się Wandusi
I być moją żonką musi!"*

* * *

*— Będę wkrótce pani Wanda —
Rzeknę — rada-m z tego szczerze!
Nie chcę karoc ani landa:
Gdy się orszak ślubny zbierze,
Gdy go głos zaproszeń zwoła, —
Taksówkami do kościoła!*

PRZYPISEK.

*W zaproszonych stoję rzędzie,
Więc w radosnym dziś rozpędzie
Ten film swojski w swoim duchu
Duchem ślę na szpalty „RUCHU"!*

Wukar.

Ruch uliczny w Warszawie a policja.

Ruch samochodowy rozwija się w stolicy ogromnie szybko, a w parze z nim muszą iść i przepisy o ruchu ulicznym. Pomimo usilnej pracy kom. Rządu i podległych jemu organów z policją na czele — ruch kołowy na ulicach stolicy nie uległ prawie żadnej poprawie, a w niektórych punktach wykazuje pogorsznie. Przyczyną tego jest niestosowanie się do przepisów policyjnych przez kierowców wszelkich pojazdów, oraz policjantów, którzy po większej części potęgują zamieszanie.

Aby opanować ruch uliczny, musimy mieć w pierwszym rzędzie dobrze wyszkolone kadry policyjne, a przedewszystkiem instruktorów, i o ile możności automobilistów. Zmiany jakie zachodzą już od dłuższego czasu w Rezerwie Policji na stanowiskach kierowniczych oraz instruktorów wpływają b. ujemnie na całokształt ruchu ulicznego.

Kilkuletni kierownicy i instruktorzy a nawet posterunkowi przechodzą do komisarjatów, gdzie pełnią funkcję czysto policyjną, a na ich miejsca przychodzą laicy, ludzie nie mający nic wspólnego z ruchem ulicznym. Ludzie tacy są niezdecydowani przy podawaniu sygnałów, męczą się szybko i wreszcie sami tworzą nieporządek na skrzyżowaniu ulic, a w następstwie nie mają czasu i nie umieją odpowiednio interwenjować. Co będzie, gdy ruch kołowy wzrośnie do takiej liczby, jak w Paryżu, gdzie w roku ubiegłym naliczono pomiędzy godz. 3—6 po poł. na czterech najważniejszych skrzyżowaniach ulic 450.000 pojazdów?

Dla regulowania ruchu ulicznego czynnych jest codziennie na ulicach Paryża 500 wyszkolonych policjantów ruchu, prócz tego do 1000 innych policjantów, pomagających swym kolegom.

Od 1 stycznia r. b. wszedł w życie dekret, zabraniający autom postoju na ulicach o ruchu bardzo ożywionym, wobec czego powstały w środku miasta garaże, mogące pomieścić 4.000 aut. Garaże te znajdują się na podwórzach wielkich gmachów, jak wielkie paryskie składy towarowe. Poza tem istnieje projekt urządzenia publicznych miejsc garażowych. Zarządzenie takie winno być i u nas wprowadzone w życie.

Również powinni ukazać się i inne zarządzenia któreby uporządkowały ruch uliczny. Mam tu na myśli ruch jednokierunkowy na niektórych wąskich ulicach wprowadzony przez Wydział Drogowy Komisarjatu Rządu, lecz nie obowiązujący wszystkich, a mianowicie, autobusy miejskie mają ten wyjątek, że mogą kursować w dwu kierunkach. Byłoby bardzo pożądane, by komisja komunikacyjna pofatygowała się osobiście na pl. Marszałka Piłsudskiego, lub też na ulicę Mazowiecką i naocznie stwierdziła, jak wielkie zamieszanie wprowadzają autobusy miejskie i jakim grożą niebezpieczeństwem, które do czasu jedynie gładko uchodzi. Wydział drogowy zechce przyjąć do wiadomości, że żadnych wyjątków być nie może, i błąd swój popełniony dawno naprawi w jaknajkrótszym czasie.

Według otrzymanych wiadomości Komisarjat Rządu opracowuje projekt rozporządzenia, który w najbliższym czasie wejdzie w życie o odciążeniu śródmieścia od ruchu ciężarowego.

Rozporządzenie przewiduje całkowite zniesienie ruchu ciężarowego w śródmieściu od godz. 11-tej przed połud. do 9-tej wiecz. Za ruch ciężarowy nie uważa rozporządzenie przejazdu samochodów (nawet ciężarowych) na pneumatykach, wózków sklepowych do rozwożenia paczek i towarów. W myśl rozporządzenia za „śródmieście" uważana bedzie dzielnica obejmująca cały komisarjat 10-ty oraz części komisarjatów: 1, 8, 11, 12 i 13-go, czyli cała północna część starostwa grodzkiego Warszawa — południe.

W oddziale drogowym komisarjatu Rządu mają się odbyć konferencje z przedstawicielami minist. kolei oraz przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych w sprawie przesunięcia z pory dziennej na nocną wydawania i przewożenia towarów.

Postanowiono również, by dorożkarzom i woźnicom, którzy lekceważą przepisy o ruchu i nie stosują się do poleceń policjantów, regulujących ruch, co w wysokim stopniu obniża sprawność tego ruchu, oddział drogowy komisarjatu rządu odbierał prawa jazdy, wydawane woźnicom i dorożkarzom w wydziale przemysłowym Magistratu, wszystkim tym, którzy w jakiejkolwiek formie przekroczą przepisy o ruchu ulicznym lub nie usłuchają doraźnych rozkazów policji. System odbierania praw jazdy stosowano dotychczas jedynie w stosunku do szoferów. Przytem nie powinno być żadnej pobłażliwości i żadnej tolerancji. Karami i surowym nadzorem powinno się dążyć do kompetentnego wpojenia dyscypliny we wszystkich, którzy mają kierować pojazdami po ulicach Warszawy. Obawiam się jednej rzeczy, że policjanci będą nadużywać swej władzy, i będą pozbawiać prawa jazdy w wypadkach nawet niesłusznych, jak już miało miejsce niejednokrotnie.

Również w sprawie odciągnienia ruchu, pan Komisarz Rządu wystosował pismo, w którym zaznacza, że pogrzeby winny się odbywać przed godz. 11 i winny omijać ulice z tramwajami. Oprócz tego proponuje p. komisarz rządu aby odprowadzanie uroczyste zwłok do grobu odbywało się w karawanach samochodowych, szybko posuwających się po ulicach, bez tamowania ruchu.

Pismo p. Kom. Rządu nie jest rozporządzeniem, lecz tylko propozycją zastosowania się do tych wskazówek.

Jednocześnie Komisja komunikacyjna zastanawia się nad sprawą przystanków autobusowych. Dyrekcja tramwajów miejskich zwróciła uwagę na fakt, że przystanki te mieszczą się zbyt blisko centrum miasta. Wobec tego autobusy udając się za miasto, kierują się ulicami, po których krążą tramwaje, co stwarza dla ruchu wiele niedogodności a nawet niebezpieczeństwo. Wyjściem z sytuacji ma być przesunięcie stacji autobusowych do krańcowych linji tramwajowych.

Karol Weykum.

Groźne niebezpieczeństwo.

(Przedsiębiorstwa mechanicznego pojazdu użyteczności publicznej — zabierają głos).

Każde wyżej wymienione przedsiębiorstwo zgóry skazanem jest na kompletne fiasco, o ile przed uruchomieniem nie skompletuje sobie skrupulatnie, a ostrożnie zdolnej załogi. Zdolnej a uczciwej!..... Jestto i pozostanie na długo, a może nazawsze pobożnem życzeniem wszystkich tych, którzy bądź przez nieświadomość, bądź przez upór, bądź przez specjalne upodobanie mieli nieszczęście zdobyte pracą i oszczędnością całego życia kapitały i kapitaliki umieścić w przedsiębiorstwie taksówkowem. Ku ostrzeżeniu tych, którzy mają zamiar poświęcić się temu przedsiębiorstwu i uświadomieniu tych, którzy już je prowadzą, a także ku zwróceniu uwagi na zło odnośnych czynników oficjalnych poświęcam artykuł niniejszy.

Jest w Warszawie przedsiębiorca, który nakrótko przed świętami Bożego Narodzenia uruchomił trzy limuzyny, trzy piękne samochody, wyposażone we wszystkie nowoczesne potrzeby, motory od 35 do 40 H. P., akceleracja w 8 sek. 50 kilmtr. i oto po dwu tygodniach i po miesiącu historja tylko jednego z nich: Na wstępie czterokrotna zmiana resorów; górna przednia szyba zbita, przedni kapsel z koła zerwany, 2 razy zerwana chorągiewka, 2 razy tłuczona szybka w liczniku, 4 razy demolowane przednie i tylne skrzydła, trzy razy linka od szybkościomierza zrywana, 5 razy był plombowany licznik, 800 kmetrów na szybkościomierzu sprzęgło zmienione; taśmy na hamulcach tylnych kół zmienione. *Po miesiącu:* 1 szyba karoserji boczna zbita, 2 szyby zbite, tylne koło zdruzgotane, pakunek pod głowicą przepalony, oporowe łożysko trybu atakującego w dyferencjale zniszczone, bęben koła tylnego skrzywiony. Jabłko maza kierowniczego 2 razy zmieniane, ertanżka kierownicza wygięta w pałąk, sygnał mały złamany, 2 gruszki do niego zniszczone, przyzrok dużego sygnału (klaksonu) zdemolowany, przegub kardanowy zerwany, korba zgubiona, szyba przednia górna ponownie zbita, taśmy na hamulcach tylnych kół zerwane, ponownie fajka skrzywiona, przednia oś skrzywiona. W tymże czasie kupiono 20 żarówek do tego wozu i 8 przełączników, 5 lag i oberlag złamanych.

A teraz kilka przykładów incydentów z kierowcami:

1. (Nazw. Red. wiadome) Przedstawił się jako były student inteligent (protokół w XI Kom. Pol. P.) Zjeżdżał do garażu w dowolnych porach dnia, lub nocy, pozostawiając wóz na podwórzu na łasce losu. Pewnej nocy zjechał przed 3-ią. Rano oznajmił właścicielowi, że zgubił 50 zł. banknoty pieniężne, 24 zł. licznik wykazał 74 zł. — nie oddał, spokojnie twierdząc, że ich niema. Dwaj jego koledzy, przez niego rekomendowani, którzy się z nim solidaryzowali, poszli wraz z nim. Po kilku dniach jeden z nich, (nazw. Red. wiadome) przyszedł prosić o przebaczenie, twierdząc że go sumienie dręczy. W mściwej, niewiadomo z jakiego powodu, złośliwości — pocięli Ci dwaj opony, dętki pokłóli szpilkami, zerwali kartery i t. znikli.

2. (Nazw. Red. wiad.) Umiejętną a przebiegłą taktyką zyskał zaufanie właściciela, który powierzył mu dozór nad samochodami dając mu stałą pensję i % od jazdy (30%). Jak się później okazało, część pieniędzy, które miał powierzone do wpłacenia danej firmie zatrzymał sobie, naprawy wykonywał złośliwie, świadomie szkodząd. W niedzielę 13/1 r. b. (protokół P. P. Komisarjat IX-y) o 8 wieczorem w Al. Ujazdowskiej rozbił wóz częściowo, z pomocą posterunkowego, przedstawiwszy się za pasażera (czapkę kierowcy po wypadku zmienił na sportową mając dwie na wozie) i twier-

dząc, że kierowca zbiegł, doprowadził wóz do komisarjatu i zobowiązał się tam do zawiadomienia właściciela, którego „znał osobiście" o losie wozu. Zniecierpliwiony komisarjat IX o godzinie 2-ej w nocy zawiadomił przedsiębiorcę. O godzinie 5-ej rano wóz wszedł do garażu. Kierowca ten zabrał niektóre bardzo potrzebne części zapasowe, których niema, pobrał 75 zł. zaliczki, zabrał również kasę z dnia wypadku i znikł.

3. (Nazw. Red. wiad.) też cieszący się pewnym zaufaniem w dn. 27/I zerwał przegub kardanowy (ani śladu smaru w przegubie) skrzywił fajkę, zgiął oś przednią, na hamulcach taśmy, niedawno założone, pozrywane, niektóre zupełnie. Wóz stał w remoncie aż do piątku I II. W piątek rano wyjechał, w godzinę po wyjeździe powrócił z rozbitą w rękach przednią szybą i bez korby. Po uzupełnieniu tych szkód rozładował całkowicie akumulator i o godzinie 6-ej wieczorem rzucił auto w garażu, zostawiając kartkę i 2 złote kasy.—Więcej się nie pokazał.

Wreszcie, (naz. Red. wiadome) został o godzinie 7-30 rano przyłapany przez właściciela, gdy wewnątrz auta z prostytutką (tak ją sam wylegitymował właścicielowi, zresztą widok tej osoby nie pozostawiał wątpliwości), pił wódkę i liczył pieniądze. Podług jego sprawozdania prostytutka ta ukradła pasażerowi zegarek, pasażer zaś jego, — kierowcę, o to posądził i № samochodu zapisał.

Tu podano tylko kilka z życia zaczerpniętych przykładów, o wszystkich opowiadać niesposób.

Element szoferski rekrutuje się z pośród wszystkich zbiorowisk, obok oficera rezerwy, studenta pracuje typ o najniższych instynktach i skłonnościach, a także przyzwyczajeniach, dość powiedzieć (co mnie początkowo bardzo oburzało), że każdy warsztat lub fabryka, wogóle, gdzie może coś zginąć, trzymają szofera za progiem...

Cechy ogólne tych, o których mowa i tych ogólnie poznanych przez wymienione przedsiębiorstwo kierowców, to złodziejstwo, brutalność, chęć do zrobienia właścicielowi, posunięta do najwyższych granic jakaś złośliwa jadowitość do okrucieństwa. O jakiejkolwiek obowiązkowości niema mowy. Obowiązek!? — Do tego przeciętny kierowca się nie poniży.

Bezpieczeństwo, byt, szczęście, czasem życie pasażerów jest w rękach zbyt często zbrodniczych, któremi kieruje perwersyjnie myślący mózg.

O ile kierowca, jest pilnie strzeżony przez pusterunki policyjne, skwapliwie pobierające karne złotówki, to tenże kierowca jako człowiek cieszy się zupełną bezkarnością trzymając w swych brudnych łapach byt licznych rodzin przedsiębiorców i pasażerów.

Zakłady mechaniczne
wyrobów blacharskich
Ludwik Baliński
i
Leon Fiutowski
WARSZAWA, POZNAŃSKA 11,
Telefony 786 i 284-14.
Budowa i remont chłodnic
wszelkich typów.
Marszałkowska 14 Tel. 284-14.

Cóż z tego, że został sporządzony protokół policyjny i komisarjatowi odnośnemu wiadomo, że podany osobnik przywłaszczył sobie kasę, kiedy on jeździ dalej u innego przedsiębiorcy i może kraść w dalszym ciągu. Inkasent firmy przywłaszczający zainkasowaną gotówkę jest na zasadzie prawa aresztowany, czy wychodząc z tegoż założenia nie powinno się automatycznie zatrzymywać prawa jazdy w wypadkach konkretnie stwierdzonego przywłaszczenia przez kierowcę, który jest przecież jednocześnie i inkasentem? Czyż właściciel samochodu nie podlega ochronie prawa narówni z innymi obywatelami, czyż nie ponosi nadmiernych ciężarów podatkowych i konsekwencji wszelkich żądań ze strony Min. Skarbu, Robót Publiczn., Policji, Magistratu etc. etc., a przecież jest to czynnik lojalny w stosunku do wszelkich władz, podlegających każdej kontroli, a powierzający niepewnym ludziom cały swój dobytek i przyszłość swej rodziny bez najmniejszej gwarancji z czyjejkolwiek strony? Czyż ten czynnik ma być tylko objektem dla władz i przestępczych szoferów?

Podając dane powyż. do wiadomości publicznej w celu zwrócenia uwagi oficjalnych czynników na gangrenę, toczącą społeczność kierowców i grożące ruiną tych przedsiębiorstw, muszę się zastrzedz, że opinje ogólne tu wypowiedziane nie dotyczą wszystkich kierowców, gdyż są mi znani osobiście też ludzie dzielni i uczciwi, a także dobrzy specjaliści, zresztą, gdyby nie było tych dzielnych, to niemożliwą byłaby wogóle praca w tej dziedzinie masowego ruchu pasażerskiego.

Co czynić, aby ukrócić zło?

1. Związek właścicieli dorożek samocho-

dowych powinien dążyć do stworzenia gwarancji ze strony kierowców dla pracodawców, gdyż dziś ten ostatni jest całkowicie w rękach kierowcy.

2. Wydział ruchu kołowego przy komisarjacie Rządu w każdym wypadku konkretnie stwierdzanej nieuczciwości szofera winien zatrzymać mu prawo jazdy do czasu sprawy sądowej, a nie po sprawie; wtedy ręczę, nie tak często będą się zdarzać przywłaszczania kas i t. d.

3. Powinny być zaprowadzone książki kontrolne na każdym wozie, gdzie pasażer miałby prawo wpisywać zażalenia na wzór kolei Państwowych, gdzie personel jest stały, element ludzki jednoliciej dobrany i gdzie jest mniejsze pole do nadużyć.

4. Powinny być stworzone książki szoferskie, w których właściciel lojalnie powinien wpisywać, cechy dodatnie danego kierowcy, i jego strony ujemne, a dla osądu kwestji wynikających z takiego stanu rzeczy, proponuję wyłonienie organu z pośrów czynników oficjalnych (Kom. Rządu właścicieli samochodów i związków szoferskich.)

W zakończeniu niniejszego stwierdzam, że nie jest to jedyne zło w tej dziedzinie, ale o tem innym razem.

I. W. Leś-icz

Podwyżka taryfy tramwajowej.

Tramwaje — tak! a taksówki — jak?

W praworządnem gospodarstwie dwóch miar być nie może! Korzystasz z jednego parobka i z niego żyjesz — obarczasz go takimi a takimi wysiłkami — stosuj ten system i do drugiego swego parobka.

Parobkiem dla sławetnego Magistratu m. st. Warszawy są w **pierwszym rzędzie** tramwaje i ruch dorożkarski (konny i autobusowy).

A więc magistrat wobec tramwajów:

Wyjątek ściśle sprawozdawczy:

Wielkie obrady budżetowe w samorządzie stołecznym zostały zakończone triumfem prawicy, której udało się przeforsować niemal wszystkie swoje wnioski, zmierzające albo do obciążenia warstw pracujących albo do zmniejszenia podatków obciążających warstwy posiadające.

Budżet tramwajów i wniosek podwyższający taryfę wywołał dyskusję nad sposobem głosowania. Na wniosek prawicy zarządzono tajne głosowanie. Przewodniczący p. Jaworowski poddał pod głosowanie wniosek p. Szczurka o przejście do porządku dziennego nad wnioskiem komisji o podwyżce taryfy z interpretacją, że głosujący za podwyżką głosują przeciw temu wnioskowi, głosujący zaś za tym wnioskiem głosują przeciw podwyżce. W głosowaniu na 113 oddanych kartek okazało się 57 za 55 przeciw podwyżce i jedna kartka biała.

Podwyżka została uchwalona dwoma głosami.

Stało się to dzięki zdekompletowaniu lewicy. W samym Bundzie brakowało 4 radnych.

Podwyżka obowiązywać ma od dn. 1 kwietnia r. b. Bilety ulgowe ranne dla robotników i ulgowe dla młodzieży uczącej się pozostały bez zmiany.

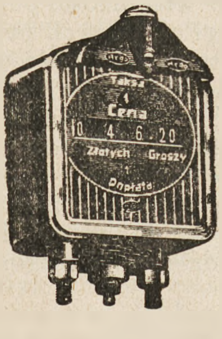
A teraz:

Jak Magistrat, podwyższający taryfę przejazdową tramwajów, postąpi wobec

taryfy dorożek samochodowych?..

Czekamy...

W. Kar.



„ARGO" Sp. z o. o.

OPONY I TAKSOMETRY

Warszawa, Chmielna 116. Tel. 416-12

Adres Telegr. „TAKSOMETR"

Wyłączna sprzedaż liczników-taksometrów „ARGO"

Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe

WARSZTATY REPARACYJNE LICZNIKÓW.

MONTAŻ LICZNIKÓW I TRANSMISJI.

REPARACJA I WULKANIZACJA OPON I DĘTEK.



Silniki z przeciwległymi cylindrami.

Silniki tego rodzaju posiadają kilka typów, z których najwięcej znanym i rozpowszechnionym jest typ dwucylindrowy z walem korbowym, którego kolana są postawione pod kątem 180°, zawdzięczając czemu, otrzymuje się nadzwyczajna wprost równowaga poruszających się mas.

Typ ten jest najczęściej stosowany do motocyklów i łodzi motorowych, w samochodach zaś spotykamy go u „A. B. C.", „Sima Violet", „Coventri" i in. Jednak z punktu widzenia automobilizmu typ ten jest mało ciekawy, gdyż stosują go jedynie do lekkich maszyn.

Firma Fiat opatentowała ostatnio własny typ dla samochodów wyścigowych, który dobrze jest znany ze względu na duże zainteresowanie wywołane jego ukazaniem się. Dwutaktowy ten silnik posiada 8 przeciwległych cylindrów z ogólną komorą spalania dla każdej pary cylindrów, z dopływem benzyny pod ciśnieniem i zastosowaniem przedmuchiwania. To ostatnie jest tak urządzone, iż otwory wlotowe znajdują się od strony zewnętrznej na samym końcu jednego cylindra, wydechowa zaś w tem że miejscu na cylindrze przeciwległym.

Ciekawym również jest silnik „Claveau" z czterema przeciwległymi cylindrami, umieszczony na ramie około tylnego mostu, przez co zajmuje on znacznie mniej miejsca, aniżeli zwykły czterocylindrowy silnik z cylindrami umieszczonemi w rząd.

Z punktu widzenia techniki samochodowej ciekawe są doświadczenia przeprowadzone w kierunku zastosowania na samochodach silników z dwoma wałami korbowemi (Fiat) i komorą spalania w centrum, czyli z tłokami o podwójnem działaniu.

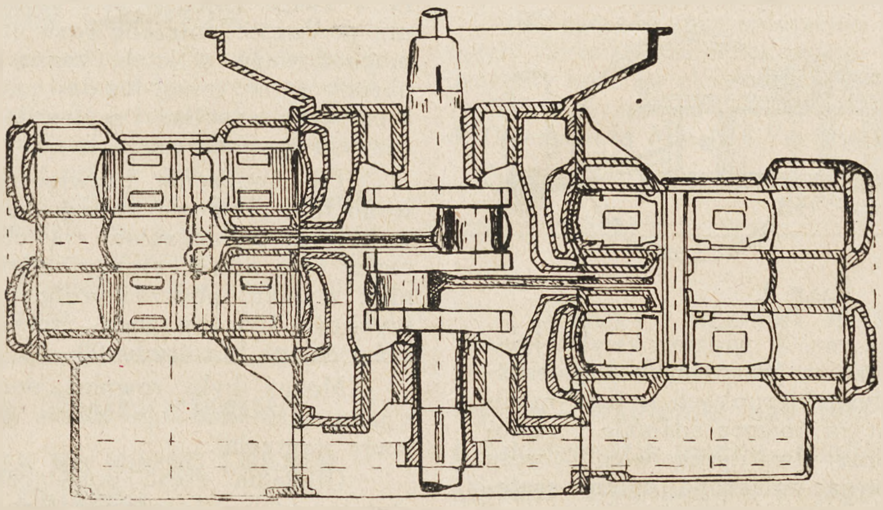
Do tej kategorji należy właśnie, silnik uwidoczniony na rys. 1. Ciekawy on z tego względu, iż jest to pierwsza próba przezwyciężenia trudności spotykanych przy zastosowaniu systemu podwójnego działania, czyli: jest to silnik, w którym pierwszy i powrotny suw są suwami pracy. System ten, jak wiadomo, stosuje się w maszynach parowych, oraz dużych silnikach spalinowych typu Disel'a.

Omawiany silnik posiada cztery przeciwległe cylindry, przyczem każda para przyległych tłoków posiada jeden ogólny korbowód tego samego systemu, jak w dwutaktowych silnikach Garrelli, wobec czego i wał korbowy posiada tylko dwa przeciwległe kolana.

Każdy cylinder o podwójnem działaniu, a więc oba jego końce są zamknięte; tłoki zaopatrzone w dodatkowe elastyczne pierścienie i połączone jednym b. długim tłokowym sworzniem posuwającym się w wycięciach zrobionych w ściankach cylindrów, przyczem długość wycięcia równa się skokowi tłoka. Na rysunku nie są uwidocznione zawory, znajdujące się zboku cylidra; nie różnią się one jednak w niczem od konstrukcji zaworów w zwykłych czterocylindrowych silnikach.

Na każdą parę przyległych tłoków podczas pracy silnika powinno działać zupełnie jednakowe ciśnienie, dlatego też komory spalania przyległych cylindrów są połączone ze sobą tak, iż ciśnienie wywołane wybuchem jest absolutnie jednakowe.

Zupełnie odmienną jest konstrukcja silników z cylindrami posiadającemi przeciwległe tłoki, dwa wały korbowe i centralną komorę spalania. Charakterystycznym dla tych silników jest to, iż praca uskutecznia się za pomocą

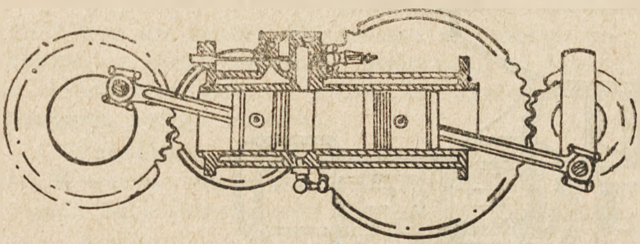


Rys. 1

dwóch korbowodów i wałów korbowych tak, iż ogólny suw pracy równa się sumie suwów przeciwległych tłoków. Tym sposobem suw każdego tłoka może być znacznie zmniejszony, szybkość zaś obrotów powiększona.

Na zakończenie zatrzymać się wypada jeszcze na jednej konstrukcji, a mianowicie na silniku „Kazana", poddanego niedawno próbom we Francji. Konstrukcja jego nie jest skomplikowana za wyjątkiem podwójnego wału korbowego, waga którego nie jest jednak zbyt wielką (90 kg.) i nie zwiększa wymiarów silnika na długość.

Silnik, posiadający podwójne tłoki w każdym cylindrze, ciekawy jest z wielu innych względów. Zazwyczaj każdy z obu tłoków posiada jednakowy suw, a każdy z dwu przeciwległych wałów obraca się z jednakową szybkością. Jest jednak możliwem, iż wały zaczną się obracać z różnemi szybkościami.



Rys. 2.

W silniku na rys. 2, widzimy zwykłą konstrukcję dwóch tłoków, pracujących jednocześnie w przeciwległych kierunkach w jednym cylindrze, posiadającym komorę spalania i zawory w centrum, oraz dwa przeciwległe wały korbowe. Wały te są połączone całym systemem kół zębatych w ten sposób, iż lewy wał obraca się dwa razy wolniej od prawego. Podczas taktu zasysania obydwa tłoki poruszają się w jednym kierunku, lecz jeden z wałów posiada szybkość dwa razy większą aniżeli drugi, wobec czego prawy tłok będzie się poruszał szybciej, aniżeli lewy, a więc i odległość pomiędzy niemi będzie się zwiększać. Podczas sprężania obydwa tłoki posuwają się również w jednym kierunku, przeciwległym do taktu zasysania, a stosunkowo odległość ich zmienia się tylko na pół skoku tłoka. Odwrotnie, podczas taktu pracy obydwa tłoki oddalają się od komory spalania; tym sposobem rzeczywisty takt pracy będzie się składał z całkowitego suwu prawego tłoka plus pół suwu tłoka lewego.

W praktyce jednak rozwiązanie kwestji silnika ze zmiennym suwem napotyka na pewne trudności, gdyż rzeczywiste zwiększenie technicznego współczynnika pracy pociąga za sobą nieuniknione zwiększenie strat wskutek tarcia, czyli zmniejszenie mechanicznego współczynnika.

Wywody te odnoszą się właśnie do silnika umieszczonego na rys. 2, wobec czego nie można jeszcze stanowczo określić granic jego wyższości i możliwości praktycznego zastosowania.

Streścił *W. F.*

Uroczystość poświęcenia firmy „Auto-Traktor".

Dnia 19 stycznia odbyła się uroczystość poświęcenia nowej placówki przemysłu samochodowego firmy Auto Traktor w Gmachu Hotelu Europejskiego, reprezentującej samochody Forda.

Poświęcenia dokonał ks. dr. Niemira, który w swem rzeczowem i pięknem przemówieniu podkreślił potrzebę rozwoju przemysłu samochodowego w kraju zaznaczając, iż okres obrony granic minął już dawno, natomiast przyszedł czas wspólnej i wytrwałej pracy na polu rozwoju gospodarczego kraju.

Po ukończeniu poświęcenia zademonstrowano film „Budowa nowego samochodu Ford", w którym uwidocznione są charakterystyczne cechy tego nowoczesnego samochodu. Jak wynika z filmu, podczas próbnej jazdy uzyskano szybkość 105 klm. godz., normalnie zaś nowy Ford osiąga bez trudu 90—95 klm.

Można było również podziwiać łatwość z jaką samochód ten bierze góry i szybkość jazdy naprzełaj.

Oficjalna część poświęcenia uwieńczona została ogólną fotografją, poczem zaproszono licznie zgromadzonych gości do stołu biesiadnego, gdzie podczas przyjęcia wygłoszono mowy inauguracyjne poświęcone rozwojowi firmy, oraz składano życzenia pomyślności dla jej nowego dyrektora i całego zarządu.

Nowej placówce tak pożytecznej dla kraju życzymy rozwoju i pomyślności w jej dalszej, owocnej pracy.

W. F.

Najtaniej i na najdogodniejszych warunkach można kupić nowe taksówki i autobusy za pośrednictwem „RUCHU SAMOCHODOWEGO"

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

REJESTRACJA.

Sekretarjat Związku przypomina właścicielom dorożek samochodowych, że termin rejestracji samochodów upływa dnia 15 lutego b. r., po tym terminie będą stosowane grzywny.

Jeżeli kto nie może w wymienionem terminie przedstawić samochód na komisję, z powodu remontu, czy innego, należy wnieść przepisowe opłaty, złożyć podanie z książką samochodu, i jednocześnie zawiadomić, że samochód będzie przedstawiony na komisję po wyremontowaniu.

SKREŚLENIE CZŁONKÓW.

Na ostatniem posiedzeniu Zarząd Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych powziął uchwałę, aby zawiadomić wszystkich członków związku zalegających w płaceniu składek członkowskich, więcej niż za pół roku, że zostaną skreśleni z listy członków, jeżeli nie uregulują zaległych składek, w przeciągu dwuch tygodni. Przy ponownym zapisywaniu się, wykluczony członek obowiązany jednak jest uregulować zaległe składki.

Z życia Związków.

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU

(ciąg dalszy)

Piotrowski Władysław	Zł.	2. —
Kosiński Maksymiljan		5. —
Filipiński Józef		5. —
Kycig Janina		4. —
Urbanek Piotr		4. —
Gramze Władysław		2. —
Stankiewicz Józef		6. —
Karolak Józef		3. —
Karpiński Ignacy		5. —
Babicz Jan		5. —
Bogdański Antoni		5. —
Esmont Mikołaj		5. —
Pieniążek Edward		2.80
Weinert Michał		5. —
Kuźmiński Władysław		1. —
Kubicz Jan		5. —
Juckiewicz Antoni		5. —
Razem zł.		68.80
Łącznie z poprzednio zebranemi zł.		817.30

PODATEK OBROTOWY.

Celem uniknięcia wymiaru podatku przemysłowego od obrotu, niezgodnego z rzeczywistością, należy złożyć odpowiednie zeznanie o osiągniętym obrocie za rok 1928; w tym celu każdy członek Związku powinien przybyć do Sekretarjatu Związku i wypełnić odpowiednie druki.

Ostateczny termin składania zeznań o obrocie upływa dnia 14 lutego r. b.

DELEGACJE W SPRAWIE PODWYŻKI SAMOCHODOWEJ.

W sprawie przyspieszenia podwyższenia taryfy dorożek samochodowych, z powodu podrożenia kosztów eksploatacji lokowych, Zarząd Związku postanowił wysłać delegację Związku do Prezydenta Miasta i Prezesa Rady Miejkiej.

DOBRZY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

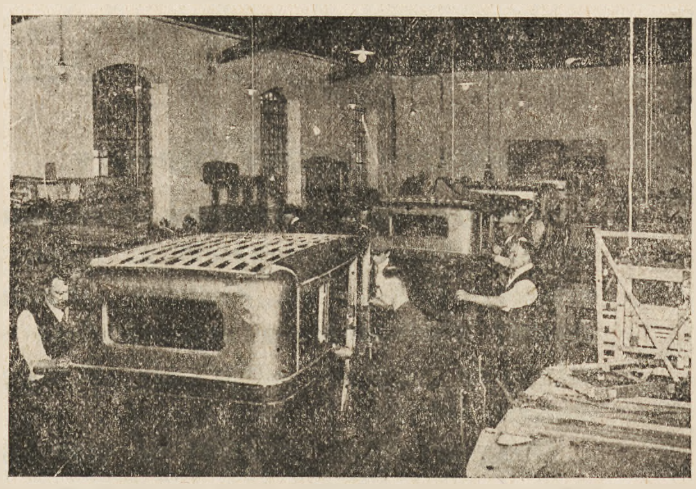
Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

General Motors w Polsce

Sp. z o. o. WARSZAWA.



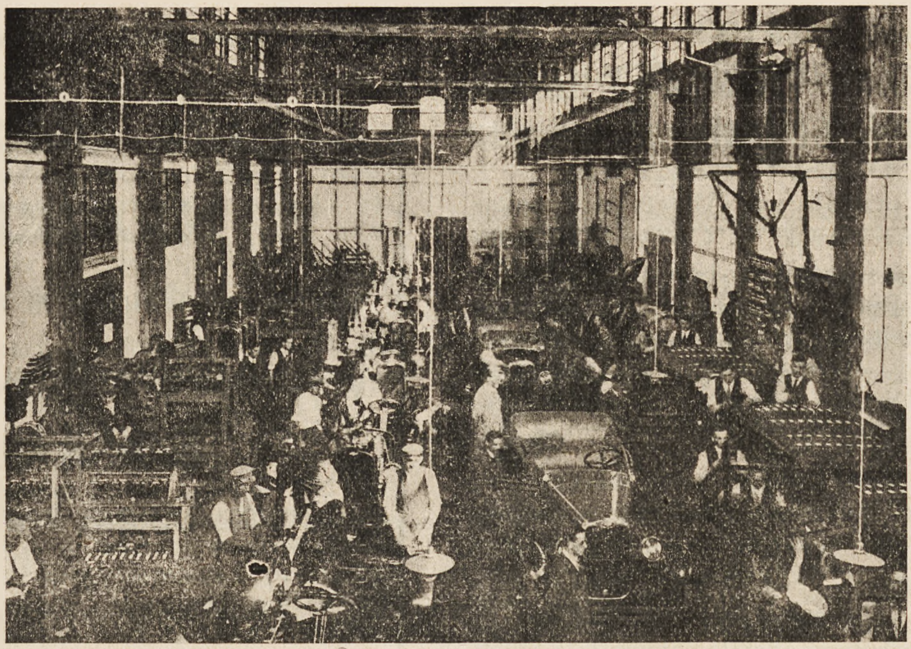
Brama wjazdowa przy ulicy Wolskiej 103.



Wykończanie karoserji. Na spojenia części metalowych nakładane są paski aluminjowe, poczem karoserje są lakierowane.



Lakierowanie nadwozia lakierem „Duco" przy pomocy specjalnego rozpylacza, który pokrywa powierzchnię lakierowaną idealnie równą warstwą lakieru.

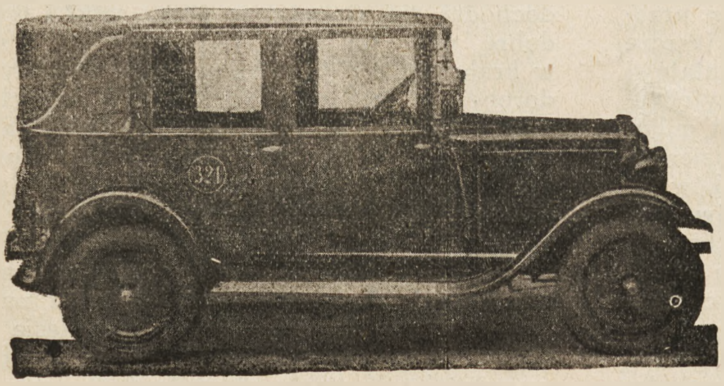


Ogólna hala montażowa. Na linji środkowej montowane są podwozia Chevrolet. Na prawo wykonywa się przy karoserjach roboty tapicerskie. Pośrodku stoją już wykończone pięcioosobowe touringi Chevrolet. Każdy robotnik znajduje się na swojem miejscu i sprawnie wykonuje powierzoną mu część roboty pod kierownictwem inżynierów poszczególnych działów.

DROGA DO DOBROBYTU!

Najodpowiedniejszy samochód na taksówkę

wytrzymały
oszczędny
tani
dogodne warunki płatności.



CHEVROLET

UPOWAŻNIONE ZASTĘPSTWO
„ELIBOR"
Sp. Akc. handl. przem.
Ł. J. Borkowski
Warszawa, Plac Napoleona 1.
Tel. 422-22, 123-60.

Opony samochodowe Royal-Cords.

Znany z przelotu nad Atlantykiem znakomity lotnik amerykański, p. Clarence D. Chamberlin, został zaangażowany przez Towarzystwo United States Rubber Company w charakterze doradcy przy fabrykacji opon dla samolotów, kierownictwo zaś wydziału opon dla samolotów jest w rękach również znakomitego lotnika amerykańskiego, p. J. A. Fauchera. Władze Towarzystwa, zdając sobie doskonale sprawę z postępu, jakie poczyniło lotnictwo w latach ostatnich i w jak szybkiem tempie rozwój jego postępuję naprzód, postanowiło oprzeć swą produkcję opon dla samolotów na podstawach ściśle naukowych, przy udziale najwybitniejszych fachowców w dziedzinie lotnictwa. Unitet States Rubber Company jest znana na rynku krajowym i jej opony samochodowe — Royal Cords, cieszą się wielkiem powodzeniem.

Zakład blacharski
B. KRASUSKI
Warszawa, Wolność № 8. Tel. 10-00
Wykonywa błotniki wszelkich typów oraz obicia karoserji
Tanio terminowo i solidnie

Fotografje zabawy tanecznej są do nabycia w Związku.
CENA NA KARTONIE ZŁ. 6.50, BEZ KARTONU ZŁ. 5.

Trochę tam... Trochę tu...

Feljetonik, to jest, takie nie długie gadanko, o ludach obcych i o sobie samych także.

Miljony miljonów. — Dobre i tysiące. — Zapowiedź lepszych warunków. — W Szwecji a u nas, pod Warszawą. — Kocie łby.—Przestrogi.—Samochód na wyłączną własność.— Cel częściowy, czyli: wszystko jest dobre, co się dobrze kończy!

29.000.000! proszę wyobrazić sobie tę sumkę. Gdyby ona wyrażała nawet tylko ilość spadających codzień na łeb na szyję w przepaść sowieckich czerwońców, to i to jeszcze by mogła zaimponować niejednemu potentatowi finansowemu. Ale cyfra ta, powyżej przytoczona, jest ponadto siłą rozrodczą dalszych miljonów: ludzkich zabiegów, kilometrów codziennie przebywanych przestrzeni, odsetek zysków od włożonych w przedsiębiorstwo kapitałów, jednem słowem, jest ośrodkiem życia i ruchu...

Cyfrą 29.000.000 wyraża się liczba samochodów w świecie, notowana pod koniec ubiegłego roku przez odnośne biura rejestracyjne poszczególnych państw i państewek. *Prim* w komunikacji samochodowej trzyma, oczywiście, Ameryka, gdyż dane urzędowe w Waszyngtonie wykazują 23.523.882 zarejestrowanych samochodów w Ojczyźnie dolara i gwiaździstego sztandaru, co stanowi 78 pr. ogólnej liczby samochodów w całym świecie. Liczby te, miejmy nadzieję, w roku bieżącym wzrosną niepomiernie, niestrudzony bowiem „papa samochodowy" Ford postanowił obecnie liczbę wykańczanych codziennie autobusów doprowadzić do skromnej cyfry: 8750 sztuk na dobę!..

Wspaniałe, zaprawdę, są te miljony; Ale — „nie odrazu Kraków zbudowano"; do miljonów dochodzi się stopniowo, przez setki i tysiące, dobre więc na razie i tysiące. My u siebie w kraju dopiero tą cyfrą określać możemy nasz dorobek w dziedzinie komunikacji samochodowej: w stolicy i po większych miastach na prowincji. Ale w kierunku rozwoju tej lokomocji nie brak ani dobrych chęci, ani kapitałów, na przeszkodzie jednak szerszej inicjatywie stoją uporczywie drogi, te nieszczęsne drogi polskie!

I ta przeszkoda, zanim z czasem zaniknie z kretesem, stopniowo maleć z roku na rok będzie, a obecny rok 1929-y przyniesie bezwątpienia zmiany na lepsze, bo — jak donoszą wieści z licznych stron kraju — cały sze-

Kilka praktycznych wskazówek dla kierowców.

Kiedy samochód opuszcza fabrykę po ostatecznem, dokładnem .sprawdzeniu i zostaje oddany do rąk nabywcy, mechanizm tego samochodu jest tak doskonały, jak tylko inżynierowie, którzy go zaprojektowali i konstruktorzy, którzy go budowali, mogli go wykonać najlepiej.

Dzięki precyzji metod konstrukcyjnych każdy samochód wykonany jest ściśle według specyfikacyj inżynierów.

Na terenie doświadczalnym General Motors wszystkie samochody poddawane są przeszło 100 najróżnorodniejszym próbom pod bardzo ścisłym nadzorem inżynierów. Inżynierowie ci zawsze wymagają od samochodu więcej, niż normalnie może od niego wymagać przeciętny kierowca. Obserwując i notując skrupulatnie rezultaty prób, dokonywanych nad samochodami, obserwują oni bacznie również i kierowcę — jego sposób prowadzenia wozu.

Obserwacje te wykazały, że niektórzy kierowcy przez niewłaściwe sposoby prowadzenia nadwerężają zupełnie niepotrzebnie silnik, co powoduje jego szybsze zużycie się. W większości wypadków powstaje to wskutek nadużycia kierownicy.

Inżynierowie General Motors stwierdzili, że wskutek wadliwego prowadzenia wozu kierowcy nużą się zbyt szybko. Np. rozwijanie dość dużej szybkości na wirażach stanowczo nie jest wskazane, gdyż wówczas kierowca zmuszony jest do gwałtownego użycia hamulców i do jednoczesnego nadmiernego wysiłku przy kierownicy, by móc utrzymać wóz na zakręcie.

Ponieważ w ciągu nawet jednodniowej podróży można spotkać wiele zakrętów, jeśli więc kierowca na każdym zakręcie będzie jechał z nadmierną szybkością, to pod koniec dnia będzie wyczerpany nerwowo i fizycznie, pomijając fakt nadmiernego zużycia mechanizmu kierownicy, hamulców i silnika.

Równie rozpowszechnionym błędem w prowadzeniu samochodu jest pozwalanie sobie na zjeżdżanie z wielką szybkością po stromych zboczach. Jazda taka zmusza kierowcę do powstrzymania wozu przez ciągłe używanie hamulców, na wykonanie zaś tej czynności zużywa się energję zupełnie bez potrzeby.

Następnym błędem, wpływającym na wyczerpanie kierowcy, będzie zbliżanie się z nad-

Do sprzedania
licznik „Bruhna" z kompletem oglądać można w Sekretarjacie Związku Smolna 38.

reg sejmików powiatowych na zebraniach odbytych podczas jesieni ubiegłego roku, w celu trwałego upamiętnienia daty dziesięciolecia Niepodległości, uchwalił przeprowadzenie w obrębie danego powiatu licznych inwestycyj, a w rzędzie ich: przeprowadzenie tyle a tyle kilometrów bitej drogi i wybrukowanie dróg w obrębie wsi.

Najtrudniejszym jest każdy początek; potem idzie już gładziej i prędzej. Na polepszenie się warunków swobodniejszego i bezpieczniejszego krążenia samochodów po prowincji wpłynie także niewątpliwie i rozporządzenie p. ministra spraw wewn., gen. Sławoj-Składkowskiego (gorącego — jak wiadomo — miłośnika sportu automobilowego) wydane do pp. wojewodów, a mające na celu uporządkowanie ruchu szosowego. Zapowiedź surowych a słusznych, represji względem niestosujących się do przepisów, powstrzyma zdziczałe jednostki wiejskie od brutalnych wybryków względem odbywających drogę samochodami, a apatycznych dotychczas chłopków oduczy od wysypiania się na wozie podczas jazdy lub pędzenia bydła i trzody całą szerokością drogi.

Może więc, kiedyś.., kiedyś dojdzie ruch samochodowy w Polsce do tych wyżyn, do jakiej doszedł w Szwecji; dzięki doskonałym drogom i gęsto kraj przecinającym, w przewozie pasażerów i towarów samochód zwyciężył kolej, odbierając jej pierwszorzędną powagę w dziedzinie lokomocji, no i... pozbawiając ją dochodów na swoje dobro!

Nam do zdyskwalifikowania kolei jeszcze daleko, ale co do podmiejskich kolejek, — ho! ho! Wie o tem dobrze każdy z warszawskich „turystów" poszukujących we dwoje w jakiemś podmiejskim zaciszu dyskretnego zakątku z rozstrojonym do absurdu pianinem i cenami „słonemi", jak oryginalny z polskiego morza śledź. I przy takiej właśnie okazji, na krańcowych ulicach miasta, „usianych" jak wiadomo „kociemi łbami" (kamieniami powszechnie, a niesłusznie tak zwanemi, bo kocie łebki w dotknięciu są bardzo delikatne i miłe!) miało miejsce wydarzenie tego rodzaju.

Szofer, uwożący do podmiejskiego zacisza parkę, złożoną z podeszłego już wiekiem jegomościa i młodziutkiej nimfy, pojmując wyraziście niecierpliwość i zdenerwowanie pasażera, nie zważał na osławione „kocie łby" i poddawał gazu, jak się patrzy! W pewnej chwili,

mierną szybkością do miejsca, gdy z góry wiadomo, że w miejscu tem trzeba się zatrzymać.

Istnieje wiele drobnych czasami „subtelności" w prowadzeniu samochodu, które, jeżeli się do nich stosować, nietylko pozwalają zaoszczędzić siły kierowcy, ale w równej mierze przedłużają wydatnie sprawne działanie samego wozu.

Przedewszystkiem zaś należy pamiętać o tem, że troskliwy kierowca będzie miał znacznie więcej pożytku ze swego wozu, niż kierowca niedbały lub nieostrożny.

Jubileuszowy Buick 1929 r.

Jubileuszowy model Buick'a na 1929 r. ukazał się już w sprzedaży jako owoc 25-letniego doświadczenia „Buick Motor Company". Z pośród wozów swojej klasy wyróżnia się Buick 1929 r. nadzwyczaj precyzyjnym i wydajnym silnikiem oraz piękną linją nadwozia, które zapewnia maksimum komfortu i wygody, co osiągnięto przez nową konstrukcję podwozia, pozwalającą na rozszerzenie nadwozia o dwa cale. Dalsze udogodnienia zapewnia przednie siedzenie, które może być poruszane nawet podczas biegu wozu, oraz oparcia na ręce i nogi, dźwignie do szyb w oknach i wiele innych szczegółów, które całkowicie usuwają wszelkie dotychczasowe przykrości podróży samochodem.

Model ten został zaprojektowany i wykonany pod osobistem kierownictwem Dyrektora Naczelnego „Buick Motor Company" E. E. Strong'a, prowadzącego fabrykę Buick'a od czasu śmierci H. H. Bassett'a, którego niezwykłe zdolności pozwoliły „Buick Motor Co." utrzymać przy niesłychanej konkurencji czołowe stanowisko wśród fabryk samochodowych, zdobyte przed 25 laty przez Dawida Buick'a dzięki zastosowaniu przez niego po raz pierwszy silnika z górnym rozrządem wentylów.

Dyrektor E. E. Strong oblicza produkcję jubileuszowego modelu Buick'a w roku bieżącym na 300.000 wozów.



AMERYKAŃSKI ZAKŁAD WULKANIZACYJNY

„CORD"

Warszawa,

ul. Wronia 46.

Wykonywujemy wszelką Reperację Opon i Dętek samochodowych, jak Ranty Protektory, Lamowania płótnem Cord i t. p. Za szybkie, solidne i trwałe wykonanie gwarantujemy.

Kupno i sprzedaż nowych i używanych opon i dętek samochodowych.

Ceny konkurencyjne.

widocznie przy szerszem otwarciu ust, pasażer uronił całą złotą szczękę, ma się rozumieć, wraz z zębami! I dopiero na miejscu, poufne szepty z szoferem i — odnalezienie drogocennej części ciała.

Ha, może pasażerowi, o którym mowa, fakt ten posłuży za przestrogę i — jeżeli stać go, do następnej wycieczki nabędzie na własność wykwintną samochodową karocę, które kuszą wzrok za wystawową szybą w licznych warszawskich salonach automobilowych. I szybko i wygodnie i praktycznie tem z miejsca na miejsce przenosić się można...

I miał najzupełniejszą w świecie słuszność sprężysty a zabiegliwy wiceprezes „Polskiej Ligi Gospodarczej", redaktor Reinschmidt gdy na posiedzeniu tej instytucji, pogładziwszy swoją bujną, rozłożystą brodę, rzekł tonem stanowczym:

— Żądacie panowie, abym jeździł po miastach Polski, urządzał wystawy, odbywał konferencje, pobudzał ruch gospodarczy. Zgoda! ale dajcie mi do rozporządzenia samochód!

Znając inicjatywę *„Ligi Gospodarczej"*, jestem przekonany, że nabędzie ona samochód, a przy tej okazji polecam dział reklamowy naszego pisma: znajdzie tam firmy, wyłącznie z tężyzny polecanych samochody znane.

„Ligę Gospodarczą" stać na to, by nabyła samochód na swój wyłącznie użytek, dojść może ona przy dobrych chęciach do całkowitego celu, a nie częściowo, jak np. pan Zet, którego spotyka po dłuższem niewidzeniu znajomy i pyta:

— Mówiłeś zawsze, że twoim najważniejszym celem w życiu jest kupienie samochodu. Kupiłeś?.. doszedłeś celu?..

— Częściowo, tak!

— Jakto, częściowo?

— Ożeniłem się... z szoferką!

— Doskonały wybór. Podobno: żadna z krążących po mieście szoferek nie przejechała dotychczas jeszcze ani jednego pasażera i ani razu — przynajmniej w taksówce — nie widziano żadnej z nich „pod gazem".

Z takiego rodzaju osobą osiągnięcie celu, chociażby częściowe, może mieć nader dodatnie wyniki!..

W. Karśnicki.

Wykonywujemy

Kompletny remont Samochodów

osobowych i ciężarowych.

Budowa i remont chłodnic samochodowych wszelkich typów.

Zakłady Przemysłowe

„Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI“

Warszawa, Wolska 169, tel. 53-62 i 53-15.

W obrębie Wielkiej Warszawy własnemi środkami przewozowemi zabieramy samochody i chłodnice do remontu.

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE.

Ze stolicy i kraju.

WARSZAWA.

Podatek od pojazdów mechanicznych. Projekt ustawy, przyjęty na ostatniem posiedzeniu rady ministrów, wprowadzający specjalne opłaty od pojazdów mechanicznych, ma na celu uzyskanie nowych źródeł finansowych dla uporządkowania gospodarki drogowej. Projekt przewiduje mniejsze opłaty od samochodów nieluksusowych, większe od luksusowych, mniejsze opłaty od ciężarowych małych, a większe od dużych, które więcej psują drogi. Przewidywane jest też zróżniczkowanie opłat między samochodami, używanemi w celach zarobkowych. Te ostatnie płacić będą więcej ze względu na większe zużycie dróg.

Zasadnicza stawka podatku oparta będzie na opłacie od każdych 100 kg. wagi własnej pojazdu mechanicznego. Podatek ten wyniósłby naprzykład od Forda osobowego około 300 zł. rocznie, a od Royce'a około 1300 zł. (do użytku własnego), od ciężarowych o wadze $1^1/_2$ tony podatek wyniósłby około 370 zł., 3 tony około 1000 zł. rocznie.

Teoretycznie wpływ z tego tytułu przewidziany jest w wysokości około 13.000.000 rocznie. Wobec tego, że część samochodów będzie zwolniona od tego podatku, suma ta będzie mniejsza.

Zwolnione będą od podatku samochody dyplomatów, urzędowe, władz samorządowych, pojazdy użyteczności publicznej (szpitali, straży ogniowej), traktory do celów rolniczych oraz pojazdy mechaniczne, używane do przewozu produktów rolnych i towarów wyłącznie w obrębie posiadłości właściciela

Szczegółowe stawki podatku do poszczególnych typów pojazdów mechanicznych ustalą rozporządzenia wykonawcze. *).

———

*) Projekt niniejszy omówimy w jednym z najbliższych numerów.

Taksometry. Wydział przemysłowy magistratu zarejestrował w grudniu 107 dorożek samochodowych. W tym samym czasie zlikwidowano 108 dorożek, głównie z powodu wycofania otwartego typu dorożek. Na 1 stycznia r. b. było w Warszawie 2.237 dorożek samochodowych. Wobec tego, że na 1 stycznia 1928 r. zarejestrowano ich w Warszawie 1.606, w ciągu roku przybyło w stolicy 631 dorożek samochodowych.

Samochody. W z. m. warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 103 samochody, w tej liczbie 27 autobusów i motocykli. Wydano 126 pozwoleń szoferskich, odebrano za przekroczenie obowiązujących przepisów 2 pozwolenia. Wydano 15 koncesji dla uruchomienia autobusów na dotychczas czynnych linjach.

Wskutek lotnych rewizji, przeprowadzonych przez specjalną komisję, wstrzymano kursowanie kilku autobusów.

Z LUBLINA.

Oświetlenie elektryczne. Uruchomiona przed miesiącem elektrownia miejska rozwija coraz lepiej swe działanie. Krańce miasta otrzymały już oświetlenie w ogólnej liczbie 130 latarń. Również niektóre boczne ulice mają piękne światło elektryczne. Wkrótce otrzyma je śródmieście.

Tabor miejski. Ukazał się na mieście pierwszy samochód ciężarowy (śmieciarka), stanowiąca zaczątek taboru miejskiego samochodowego. Drugi taki wóz ukaże się w dniach najbliższych. Oba są wykonane w tutejszych warsztatach miejskich.

Autobusy. Ukazało się na ulicach Lublina część autobusów miejskich, urządzonych wygodnie. Zastąpiły one zniszczone wozy firmy „Autopol". Odtąd miejską komunikację autobusową miasto prowadzić będzie we własnym zarządzie.

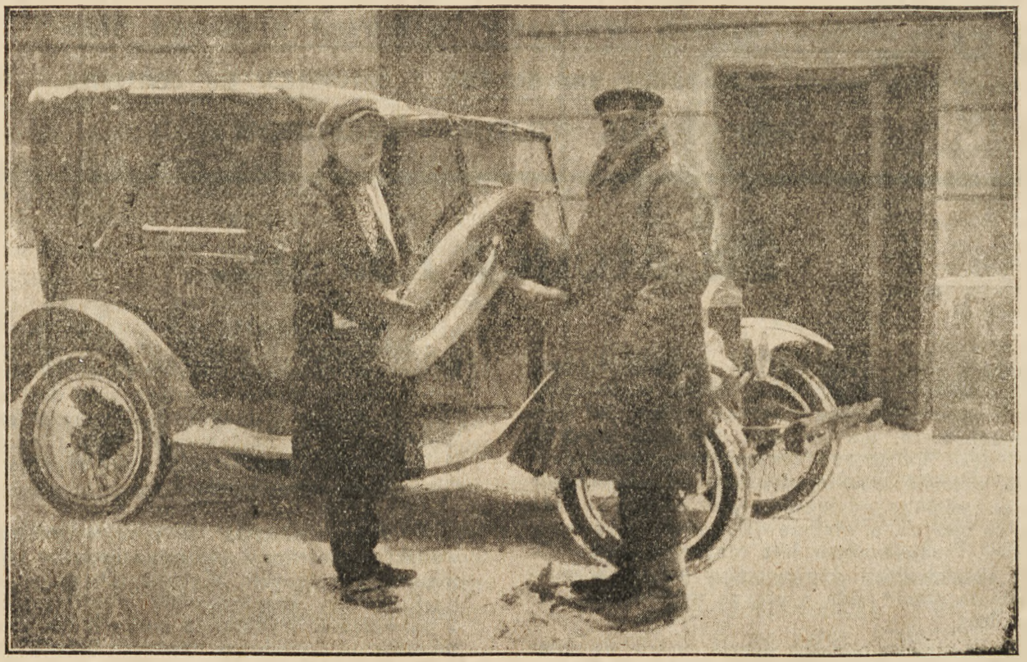
NAJWIĘKSZE ZAKŁADY WULKANIZACYJNE W POLSCE

—„FIT"—

WARSZAWA, ZAKŁADY CHŁODNA 45. TEL. 502-33.
Biuro Ogrodowa 59. Tel. 423-39.

Przyjmuje do reparacji i nakładania protektorów najnowszym systemem. Urządza zakłady wulkanizacyjne na dogodnych warunkach, oddając poszczególne starostwa na wyłączność.

UWAGA: W NAJBLIŻSZYM CZASIE ZOSTAJE OTWARTY SAMODZIELNY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY POD FIRMĄ:
Lubelska Spółka Eksploatacji Wyrobów „FIT", W LUBLINIE, LUBARTOWSKA 24.



Właściciel taksówki № 1468 p. Adolf Leibrandt zamieszkały przy ul. Powązkowskiej № 12, otrzymuje z rąk redaktora „RUCHU SAMOCHODOWEGO", jako premję oponę marki „FIRESTONE".

PREMJA

Rozwiązanie tajemnicy z poprzedniego numeru:

Na stronicy 4 została pomieszczona tajemnica premji, a mianowicie: kto otrzymał numer z napisem PREMJA SAMOCHODOWA zamiast „Ruch Samochodowy" na str. 4 od góry, niech się zgłosi do Redakcji po odbiór premji.

W tym numerze również znajduje się premja.

PRENUMERATA:

Rocznie	12 zł.
Półrocznie	7 zł.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.

CENA OGŁOSZEŃ:

1/1 str. zł. 200. 1/2 str. zł. 110. 1/4 str. zł. 65, 1/8 str. zł. 40.
Okładki 10 % drożej. 1 str. okł. 300 zł.
Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Karol Weykum.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**


UNITED STATES RUBBER COMPANY
US
RUBBER SYSTEM
AND ASSOCIATED COMPANIES
Znów ...
ROYAL CORDS
stoją na czele najlepszych opon
świata ... Przystosowane do najnowszych
wymagań techniki automobilowej ...
zapewniają największe korzyści ... Wielka
wytrzymałość ... Doskonały chwyt drogi ...
Szybkość ... Elastyczność ... Pewność i bezpieczeństwo.
... UNITED STATES RUBBER COMPANY.
UNITED STATES ROYAL CORD-BALLOON



GOODYEAR

Trzystu inżynierów pracujących nad badaniem praktyczności w użyciu i stałem udoskonaleniem wytworów

GOODYEAR

zapewniają im najwyższą jakość i przodujące miejsce na światowym rynku produkcji gumowej.

Druk. W. Stanowski i S-ka Żelazna 69a. Tel. 404-04.